

STUDIUL ROLAND BERGER:

HoReCa - principalul instalator de stații electrice de la noi, în 2019

● "Hotelurile, restaurantele și cafenelele au instalat, la nivel de sector, 34 de noi stații de încărcare electrică, în a doua jumătate a anului trecut

Sectorul HoReCa a devenit, anul trecut, principalul susținător al tendinței de instalare de stații electrice din țara noastră, luând fața sectorului de retail, arată un studiu realizat de compania de consultanță Roland Berger.

HoReCa a instalat 34 de stații noi, în a doua jumătate a anului anterior, și a ajuns să opereze, la nivel de sector, în prezent, în România, aproape un sfert din totalul de circa 400 de stații de încărcare de la noi din țară. Din

cele 94 de stații de încărcare operate de sectorul HoReCa, doar 5% sunt cu încărcare rapidă.

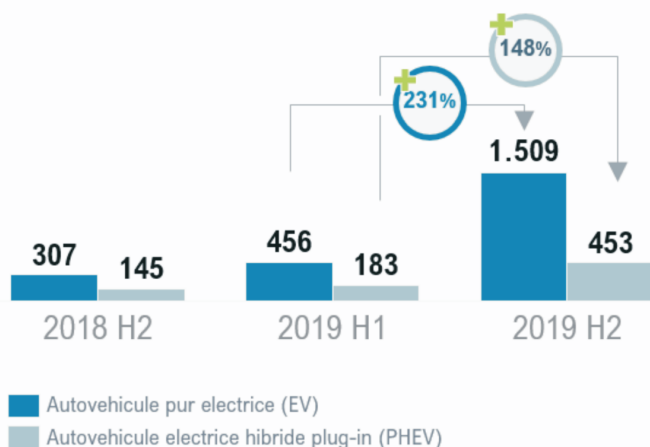
Sectorul de retail a fost retrogradat, așadar pe locul al doilea, cu un ritm mai lent de instalare de noi stații, retailul având în operare la finalul anului trecut 81 de stații de încărcare, un plus de 12 stații față de finalul lunii iunie 2019. Din totalul de stații disponibile, 46% sunt cu încărcare rapidă, adică capabile să încarce la puteri mai mari de 22 kW. La nivel național, ponderea stațiilor cu încărcare rapidă în total infrastructură este de

circa 25%.

Diferența și preferința în ceea ce privește numărul de stații rapide/lente în portofoliile celor două sectoare ține natural de domeniul de activitate și timpii pe care clienții îi pot asuma pentru încărcarea autovehiculului electric. De exemplu, benzinăriile - încărcări ultra-rapide la mașinile clasice pe combustie în comparație cu mașinile electrice - dispun de 47 de stații de încărcare la nivel național, însă au cea mai mare pondere în portofoliu de stații cu încărcare rapidă, 55%.

Pe locurile următoare în clasamentul operatorilor de stații de încărcare sunt mall-urile și birourile, cu 55 de stații în total, disponibile la finalul lui 2019 (+17 față de iunie 2019), în timp ce parcurile și instituțiile publice pun la dispoziție doar 37 de stații (+10). Dealership-urile auto au adăugat cinci stații, în ultima jumătate a lui 2019, ducând disponibilul la 28. Instituțiile de sănătate și educație, zonele turistice, centrele de divertisment etc. oferă, de asemenea, alte 53 de stații, conform statisticii de la 31 decembrie 2019.

Evoluția înmatriculărilor de la noi EV & PHEV, 2018 H2 - 2019 H2, [unități]



Înmatriculările de autovehicule noi pur electrice s-au triplat în a doua jumătate a anului 2019 în comparație cu primul semestru, depășind 1.500 de unități. O dinamică similară au avut și înmatriculările autovehiculelor noi hibride electrice plug-in, cu 453 de unități față de doar 183 în semestrul anterior.

În HoReCa se înclină netaxarea unui "plin" electric

În ceea ce privește politica de taxare a încărcării, aceasta variază de la sector la sector, HoReCa fiind înclinat, de exemplu, spre încărcări gratuite pentru clienții lor, în timp ce în retail unele lanțuri aplică taxă, iar altele nu. Studiul mai arată că infrastructura de încărcare s-a extins constant, în ultimele 24 de luni, cu o rată semestrială de creștere de circa 30%.

O problemă în România este, însă, faptul că numărul mediu de

HoReCa a instalat 34 de stații noi, în a doua jumătate a anului anterior, și a ajuns să opereze, la nivel de sector, în prezent, în România, aproape un sfert din totalul de circa 400 de stații de încărcare de la noi din țară.



puncte de încărcare per stație este redus - la sfârșitul anului 2019 doar o treime din stații puteau acomoda încărcarea a două sau mai multe autovehicule concomitent.

România a urcat, astfel, 3 puncte în indicele electromobilității elaborat de Roland Berger, după creșteri similare la precedentele două analize naționale. La baza aprecierii pozitive a tendinței spre e-mobilitate stă creșterea cererii și vânzărilor (plus de 230% al vânzărilor de automobile electrice, peste ritmul din țările dezvoltate), oferta de asemenea în expansiune, precum și dezvoltarea - relativ lentă - a infrastructurii de încărcare.

Nu este însă clar cum va afecta incidența pandemiei de coronavirus și criza economică aferentă piața de e-mobilitate, însă vânzările sunt de așteptat să scadă pe zona auto - în ciuda subvenției Rabla Plus -, în tandem cu vânzări-

le de autovehicule clasice care s-au prăbușit în întreaga lume pe fondul incidenței noului coronavirus. Totodată, restricțiile de circulație au afectat consumul de servicii de e-mobilitate, nefiind încă clar cum va arăta revenirea utilizării acestor servicii.

Un punct slab subliniat de specialiștii Roland Berger este cadrul de reglementare din țara noastră, care totuși nu a suferit o deteriorare semnificativă. Aici, studiul punctează că s-a abandonat proiectul taxei Oxigen în București și că în continuare doritorii de vehicule electrice beneficiază de una dintre cele mai generoase subvenții la nivel global - peste 9.000 de euro fiind disponibili prin programul Rabla Plus pentru fiecare achiziție - însă se evidențiază și că există limitări de finanțare la nivel de program.

Un alt factor pozitiv pentru țara noastră este disponibilitatea altor servicii alternative micro de e-mo-

bilitate precum scootere și biciclete electrice.

"A doua jumătate a anului 2019 a adus o dezvoltare majoră în ceea ce privește providerii de micro-mobilitate, cu un total de 7 jucători în piață în comparație cu 0 la finalul lui 2018. Trei noi furnizori au început să opereze în București în a doua jumătate a lui 2019. Ca urmare, segmentul devine din ce în ce mai competitiv", arată specialiștii.

Totodată, piața de car-sharing a continuat să crească anul trecut, cu un nou furnizor în a doua jumătate a lui 2019 și încă unul așteptat - înainte de pandemie - să intre pe piață în prima jumătate a acestui an. Majoritatea furnizorilor de soluții alternative de electromobilitate au operațiuni în București și plănuiau, de asemenea, să se extindă în centre economice, sociale și educaționale regionale precum Cluj Napoca, Iași sau Timișoara.

Electromobilitatea - oportunitate de îmbunătățire a costurilor operaționale

Electromobilitatea rămâne o oportunitate importantă pentru îmbunătățirea costurilor operaționale, în pofida incertitudinilor aduse de Coronavirus, este de părere Nemeș Szabolcs, Managing Partner în cadrul Roland Berger București.

Acesta evidențiază că, în urmă cu cinci ani, autovehiculele electrice erau apariții unice în trafic, iar oferta disponibilă era reprezentată de o serie limitată de modele. Însă cererea pentru acest tip de vehicule a crescut constant, în ultimii ani, iar 2019 a marcat cea mai importantă accelerare, conform Indexului de mobilitate electrică realizat de compania de consultanță.

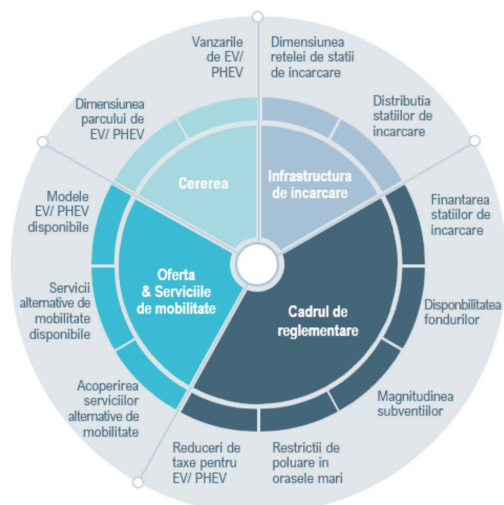
Cercetarea arată că unul din 50 de autoturisme noi este electric. Ponderele vehiculelor pur electrice (EV) și a celor electrice hibride plug-in (PHEV) din totalul înmatriculărilor de autoturisme noi a crescut, în al doilea semestru al anului 2019, la aproximativ 2,2%. Acest rezultat, semnificativ mai ridicat decât valoarea înregistrată în primul semestru (0,9%), plasează România înaintea unor țări puternice precum Statele Unite, Spania sau Italia.

Conform sursei citate, înmatriculările de autovehicule noi pur electrice s-au triplat în a doua jumătate a anului 2019 în comparație cu primul semestru, depășind 1.500 de unități. O dinamică similară au avut-o și înmatriculările autovehiculelor noi hibride electrice plug-in, cu 453 de unități față de doar 183 în semestrul anterior. Tendința de electrificare este sprijinită de o serie de factori favorizanți.

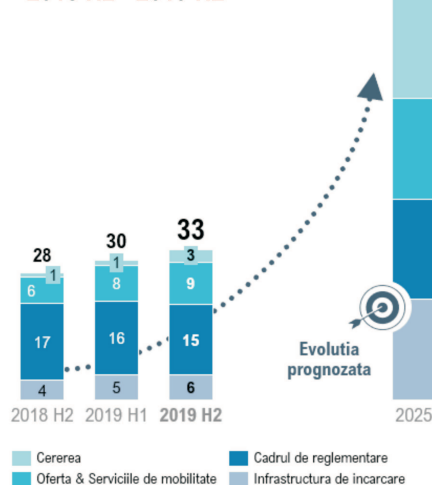
Dragoș Fundulea, Senior Project Manager Roland Berger București, subliniază că poziționarea incipientă ca promotor al electromobilității este un factor cheie al succesului și este mai eficientă decât eforturile ulterioare de recuperare a poziției.

Tendința de electrificare este sprijinită de o serie de factori favorizanți. Indexul de mobilitate electrică Roland Berger monitorizează evoluția acestor factori determinanți pentru piața de electromobilitate din România prin realizarea unor analize semestriale asupra a 12 indicatori cheie. Valoarea agregată indică gradul de dezvoltare a pieței de electromobilitate din România. Cea de-a doua ediție a studiului a evidențiat o valoare a indexului de 33 de puncte (față de o referință potențială de 100 de puncte în anul 2025), cu 3 puncte peste scorul din prima jumătate a anului 2019.

Dimensiuni cheie ale indexului de mobilitate electrică Roland Berger



Indexul de mobilitate electrică din România 2018 H2 - 2019 H2





Oferta de modele electrice - încă limitată

Deși majoritatea producătorilor importanți au în ofertă dealership-urilor partenerie vehicule pur electrice (EV) sau hibride electrice plug-in (PHEV), până în acest moment numărul modelelor electrice disponibile pe piața din România rămâne limitat. Per total, la sfârșitul anului trecut, un număr de 43 de modele pur electrice și hibride electrice plug-in erau disponibile în țara noastră, cu 7 mai multe decât în primul semestru. Oferta de astfel de vehicule este, în consecință, restrânsă, reprezentând doar circa 12% din numărul total de modele disponibile în portofoliul dealership-urilor (300+). Deși majoritatea modelelor electrice sunt hibride plug-in (27), numărul celor pur electrice aproape s-a dublat în ultimele 12 luni - la sfârșitul lui 2019 puteau fi comandate 16 modele pur electrice, față de doar 9 cu un an în urmă, mai arată studiul citat. Motivul lucrării, o constrângere importantă este reprezentată de numărul scăzut de modele și caroserii disponibile per marcă, ceea ce limitează opțiunile de achiziție în cazul unei afinități ridicate pentru un anumit brand. Majoritatea modelelor electrice sunt hatchback,

sedan și SUV, în timp ce oferta pentru combi, MPV sau coupe/cabrio este aproape inexistentă. Cea mai extinsă gama electrică din portofoliul unui producător în România cuprinde opt modele.

Numărul stațiilor de încărcare crește constant

Aproximativ 400 de stații de încărcare publice erau disponibile la sfârșitul anului 2019, arată Indexul Roland Berger, subliniind că infrastructura de încărcare s-a extins constant în ultimele 24 de luni, cu o rată semestrială de creștere de circa 30%. Considerând parcul de vehicule electrice, o stație de încărcare este disponibilă pentru fiecare 15 vehicule electrice, o valoare bună la nivel european, ținând cont că referința optimă se situează la 10 vehicule per stație. Doar 25% din stațiile de încărcare pot fi considerate însă rapide, capabile să încarce la puteri mai mari de 22 kW. De asemenea, numărul mediu de puncte de încărcare per stație este redus - la sfârșitul anului 2019 doar o treime din stații puteau acomoda încărcarea a două sau mai multe autovehicule concomitent. Aceste aspecte pot crea inconveniente, având în vedere durata medie de încărcare

semnificativ mai mare față de alimentarea cu combustibili convenționali.

Beneficiem de una dintre cele mai generoase subvenții la nivel global, pentru achiziția de automobile electrice

În ceea ce privește cadrul de reglementare, specialiștii citați evidențiază că cei care își cumpără autovehicule pur electrice din țara noastră beneficiază de una dintre cele mai generoase subvenții la nivel global - peste 9.000 de euro fiind disponibili prin programul Rabla Plus, pentru fiecare achiziție. Numărul important de autovehicule electrice din anul 2019 ilustrează și limitările de finanțare ale programului, acesta fiind utilizat aproape în totalitate. Dezvoltarea pieței de electromobilitate este sprijinită și de legislația europeană ce vizează diminuarea treptată a nivelului mediu al emisiilor de CO₂. Anul 2020 aduce o valoare țintă de 95 g/km, în condițiile în care valorile medii înregistrate în 2018 și 2019 au depășit 120 g/km. În consecință, creșterea ponderii autovehiculelor electrice' cu emisii zero sau fo-

arte scăzute, este o pârghie importantă a producătorilor auto.

Autobuzele electrice - exemplu de utilizare optimă a tehnologiei

La sfârșitul anului trecut, 40% dintre autobuzele din țara noastră aveau o vechime de peste 20 de ani, cu consum de combustibil, costuri de mentenanță și niveluri de poluare ridicate. Mai mult, vitezele medii de deplasare ale autobuzelor sunt mici. De exemplu, viteză medie de deplasare în București este de doar 10-15 km/h, iar limitele de viteză nu depășesc 70 km/h, acestea fiind condiții optime de operare ale autobuzelor electrice. Rata de adopție ridicată, de 4,7% din totalul noilor autobuze înmatriculate, evidențiază interesul autorităților locale și recunoașterea costurilor de operare totale mai mici.

În acest context, specialiștii Roland Berger consideră că autobuzele electrice reprezintă un exemplu de utilizare optimă a tehnologiei.